Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1792

23. 06. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Halo Saibold und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/1639 —

Zukunft der „Außerfernbahn“ Kempten–Reutte–Garmisch-Partenkirchen

Die „Außerfernbahn" verbindet die Wirtschafts- und Fremdenverkehrsregion Allgäu (Kempten) über das österreichische „Außerfern" (Reutte, Ehrwald/Zugspitzgebiet) mit dem oberbayerischen Tourismuszentrum Garmisch-Partenkirchen. Obwohl es sich um eine „Nebenstrecke" handelt, verfügt diese Bahnlinie über erhebliche Bedeutung für die Erreichbarkeit wichtiger Urlaubs- und Ausflugsziele; sie ist damit prädestiniert für einen umweltverträglichen Tourismus.

Darüber hinaus gibt es seit einigen Jahren von verschiedener Seite Überlegungen, die Außerfernbahn von Ehrwald aus mittels eines Scheiteltunnels unter dem Fernpaß nach Süden zu verlängern und mit der österreichischen Hauptstrecke Innsbruck–Landeck–Bregenz zu verknüpfen. Ferner besteht die Möglichkeit, beim bevorstehenden Bau des Grenztunnels der deutschen Autobahn A 7 zur österreichischen B 314 in einer zweiten Tunnelröhre ein Gleis zu verlegen, um die Außerfernbahn mit der von (Augsburg/München–)Buchloe kommenden und bisher in Füssen endenden Bahnlinie zu verbinden. Zusammen mit einem behutsamen Ausbau der Außerfernbahn (u. a. Beseitigung bzw. Sicherung von Bahnübergängen, Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von derzeit 60 auf 80 bis 100 km/h) würde das gesamte Schienennetz im Bereich Allgäu/Bayerisch Schwaben aufgewertet und optimal miteinander vernetzt. Im Schienenbereich würde eine ähnliche Angebotsqualität wie bei der Straße erreicht.

Eine solche Verbesserung des Schienennetzes erscheint insbesondere im Hinblick auf den kürzlich erfolgten Beitritt Österreichs zur Europäischen Union als besonders förderungswürdig und würde verdeutlichen, daß sich der Ausbau des europäischen Schienenverkehrs nicht nur auf den ökologisch fragwürdigen Hochgeschwindigkeitsbereich beschränkt, sondern auch im Nah- und Regionalverkehr stattfindet sowie der überfälligen Realisierung von Eisenbahnnetzen dient.

Im Gegensatz zu solchen vorwärts orientierten Überlegungen stehen allerdings Pläne der Deutschen Bahn AG, eines der zwei Begegnungsgleise der Außerfernbahn Kempten–Garmisch im Bahnhof Pfronten-Steinach durch zwei Prellböcke zu unterbrechen, um so den Fahrdienstleiter wegrationalisieren und den Bahnhof Pfronten-Steinach schließen zu können. Damit würde die Entwicklung fortgesetzt, die Außerfernbahn in zwei „unabhängige" Stichbahnen zu verwandeln. Zwar ist

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 21. Juni 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

schon heute bei fahrplanmäßigen Zügen ein Umsteigen am Grenzbahnhof erforderlich, während in früheren Jahren die Reisenden in Reutte/Tirol umsteigen mußten, weil dort der dieselbetriebene Zug von Kempten endete und ein elektrischer Betrieb nach Garmisch erfolgte. Seit einem Jahr aber wird die gesamte Strecke mit Dieseltriebwagen bedient, so daß sich jetzt der Einsatz von durchgehenden Zügen geradezu anbietet.

Vorbemerkung

Eines der Ziele der vom Deutschen Bundestag beschlossenen Bahnreform ist die konsequente Trennung von staatlichen und unternehmerischen Aufgaben sowie die Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der Eisenbahnen des Bundes. Zu den unternehmerischen Aufgaben des Vorstandes der Deutschen Bahn AG (DB AG) gehört die Gestaltung des Verkehrsangebotes nach Marktkriterien sowie die Betriebsabwicklung und die Vorhaltung der Eisenbahninfrastruktur unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten.

Im Schienenpersonennahverkehr geht die Aufgaben- und Finanzverantwortung zum 1. Januar 1996 auf die nach Landesrecht zuständigen Stellen über. Die Länder erhalten hierfür Transfermittel aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes.

Der Aus- und Neubau der Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes wird vom Bund nach Maßgabe des Bundesschienenwegeausbaugesetzes gefördert.

1. Wie haben sich die Reisendenzahlen auf den einzelnen Abschnitten der Außerfernbahn in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?

Angaben über die Entwicklung des Reiseverkehrsaufkommens und der Personen-Verkehrsleistungen sind unternehmensintensive Daten; sie liegen dem Bundesministerium für Verkehr für Teile des Streckennetzes der DB AG nicht vor.

2. Welche Erkenntnisse liegen insbesondere aufgrund der Einbeziehung der Strecke in den „Allgäu-Schwaben-" bzw. in den „Werdenfels-Takt" vor?

   Ist es sinnvoll, schon jetzt eine Strecke aus den neu geschaffenen Taktfahrplänen herauszubrechen, ohne die Entwicklung der Reisendenzahlen über einen längeren Zeitraum zu verfolgen?

Der gegenwärtige Fahrplan zeigt, daß mit der von der DB AG gewählten Infrastrukturvariante ein attraktiver Taktverkehr mit günstigen Anschlüssen an den Linienendpunkten angeboten wird. Änderungen im Angebot treten durch die genannten Maßnahmen nicht ein.

Zur Zeit bereiten die Länder eigene Nahverkehrsgesetze vor, in denen die Verteilung der Mittel und die Angebotsgestaltung ab 1996 festgelegt wird. Auf die neue Aufgaben- und Ausgabenverantwortung nimmt der Bund keinen Einfluß. Die nach den Landesgesetzen für den ÖPNV zuständigen Aufgabenträger entscheiden künftig selbst über die Bestellung und Finanzierung von

Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Dies gilt auch für die Einbeziehung der Außerfernbahn in den Allgäu-Schwaben-Takt.

3. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorgang, daß der touristisch sehr interessant im Zugspitzgebiet zwischen Ehrwald und Garmisch liegende Haltepunkt „Griesen (Oberbay)" mit Personal besetzt ist, von Zügen bedient wird, aber in keinem Fahrplanheft (Kursbuch) aufgeführt wird und noch nicht einmal Fahrkarten nach Griesen gekauft werden können?

Die örtliche Besetzung der Betriebsstelle Griesen ist betriebstechnisch bedingt. Ihre Angebote in Fahrplanveröffentlichungen bekannt zu geben und den Reisenden den Erwerb von Fahrausweisen zu ermöglichen, liegt ausschließlich im unternehmerischen Interesse der Deutschen Bahn AG.

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Strecke, die durch landschaftlich außerordentlich reizvolle Gebiete führt, im Hinblick auf einen umweltverträglicheren Tourismus?

Die Bundesregierung begrüßt alle Maßnahmen zur umweltverträglicheren Gestaltung des Tourismus. Ob die Außerfernbahn unter Berücksichtigung ihrer Auslastung einen wirksamen Beitrag zu einem umweltverträglicheren Tourismus leistet, kann die Bundesregierung nicht beurteilen. Dies fällt in die Zuständigkeit der Deutschen Bahn AG und des Freistaates Bayern.

5. Welche Möglichkeiten gibt es, den Betrieb der Außerfernbahn technisch zu modernisieren?

   Wie würden sich insbesondere die Fahrzeiten verändern?

   Welche Kosten entstehen bei einer Streckenmodernisierung, und welche Kosten des Bahnbetriebs können dadurch jährlich eingespart werden?

Die Vorhaltung der Infrastruktur sowie die Betriebsabwicklung und Angebotsgestaltung sind Aufgaben der Eisenbahn-Unternehmen. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Untersuchungen und Ergebnisse im Sinne der Fragestellung liegen bei der DB AG nicht vor.

6. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, daß die Deutsche Bahn AG und/oder die Österreichischen Bundesbahnen eine Unterbrechung der Strecke oder gar – wenn ja, wann? – die Streckenstilllegung planen?

   Wie bewertet die Bundesregierung diese Maßnahmen im Hinblick auf die erwünschte Verlagerung touristischer Verkehre von der Straße auf die Schiene?

Informationen über Verkehrseinschränkungen oder eine Stillegung der Außerfernbahn liegen der Bundesregierung nicht vor.

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Unterbrechung der Strecke mit Unterbindung der Begegnungsmöglichkeit zweier Züge im Bahnhof Pfronten-Steinach im Hinblick auf eine mögliche Angebotsverbesserung, sobald die Strecke modernisiert, mit moderneren Zügen befahren und offensiv als Bahnverbindung in eine landschaftlich großartige Alpenregion vermarktet würde?

Der derzeitige „Brechung" des durchgehenden Verkehrs ist ohne großen Aufwand rückgängig zu machen, sofern der Freistaat Bayern und die zuständigen österreichischen Stellen einen durchgehenden Verkehr für wünschenswert halten, bestellen und finanzieren.

8. Wie bewertet die Bundesregierung das Bemühen der DB AG, Personal – den Fahrdienstleiter – ausgerechnet durch eine Streckenunterbrechung einzusparen, obwohl dieses Ziel auch mit der Einrichtung eines automatischen Zugleitbetriebes erreicht werden könnte?

Die gewählte Betriebsform mit einer Einsparung örtlichen Bahnhofspersonals ist ohne größere Investitionen durchführbar. Andere technische Lösungen, wie die Errichtung des signalisierten Zugleitbetriebs, erfordern dagegen nicht unbedeutende Investitionen und haben zudem einen ständigen Unterhaltungsaufwand zur Folge.

9. Wäre die Strecke aus der Sicht der Bundesregierung geeignet, im Rahmen europäischer Zusammenarbeit besondere Förderung als touristisches „Pilotprojekt" zu erfahren, und sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, daß beispielsweise ein Aufgabenträger vor Ort (z. B. Landkreise) dafür spezielle Fördermittel – wenn ja, von wem? – erhalten kann?

   In welcher Höhe wären gegebenenfalls Fördermittel zu erwarten?

Aus EU-Strukturfondsmitteln wird in Bayern im Rahmen von Ziel 5b die Entwicklung des ländlichen Raumes und im Rahmen des Programms INTERREG im bayerisch/österreichischen Grenzgebiet die grenzüberschreitende Zusammenarbeit gefördert.

Voraussetzung für eine 5b-Förderung wäre, daß das Projekt im Fördergebiet liegt. Diese Voraussetzung ist im Bereich der in Frage stehenden Streckenführung der „Außerfernbahn" nur für den Landkreis Oberallgäu erfüllt. Die Stadt Kempten sowie die Landkreise Ostallgäu und Garmisch-Partenkirchen liegen dagegen nicht im Fördergebiet. Einer 5b-Förderung steht im übrigen entgegen, daß nach der Regionalfondsverordnung Infrastrukturinvestitionen nur in sehr eingeschränktem Maße förderfähig sind. Die Praxis geht dahin, Basisinfrastruktur nur in Ziel-1-Gebieten zu fördern.

Ähnliches gilt für eine Förderung im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative INTERREG. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssysteme werden ebenfalls nur in INTERREG-Gebieten mit großem Infrastrukturrückstand, d. h. in Ziel-1-Gebieten, gefördert. Ziel-1-Gebiet sind aber in Deutschland nur die neuen Länder.

Bundesmittel stehen für diesen Zweck ebenfalls nicht zur Verfügung.

10. Könnten Fördermittel für einen zeitgemäßen Ausbau der Außerfernbahn auch im Hinblick auf die Tatsache in Anspruch genommen werden, daß das Allgäu (Landkreise Ober- und Ostallgäu) als strukturschwache Region gilt, und in welcher Höhe bzw. woher könnten Fördermittel erwartet werden?

Nach den nationalen Kriterien zur Abgrenzung von Fördergebieten stehen die Landkreise Ober- und Ostallgäu, die den Arbeitsmarktregionen Kempten bzw. Kaufbeuren zugeordnet wurden, in der Rangliste an Stelle 72 bzw. 75 unter den 167 westdeutschen Arbeitsmarktregionen. Da der Umfang des Fördergebiets in den alten Ländern (einschl. West-Berlin) 1994 bis 1996 22 % der westdeutschen Bevölkerung beträgt, gehören nur die ersten 51 Arbeitsmarktregionen dieser Rangliste zum Fördergebiet. Die Landkreise Ober- und Ostallgäu wurden somit nicht als Regionalfördergebiet eingestuft. Daher bestehen für den Ausbau der Außerfernbahn keine Fördermöglichkeiten im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur".

11. Sind der Bundesregierung die Überlegungen bekannt, die Außerfernbahn mit der österreichischen Hauptstrecke Innsbruck–Landeck–Bregenz zu verbinden und damit verkehrstechnisch erheblich aufzuwerten?

Bewertet die Bundesregierung ein derartiges Projekt als sinnvoll, weil es das gesamte Eisenbahnnetz in Schwaben und im Allgäu deutlich verbessern würde?

Der Bundesregierung sind solche Überlegungen bekannt. Sie sind im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung und der Machbarkeitsstudien für einen Nordzulauf zum Brenner-Basistunnel mit geprüft worden. Ergebnis ist, daß aus Sicht des Bundes kein Bedarf für die Schaffung einer Verbindung der Außerfernbahn mit der Strecke Innsbruck – Bregenz besteht.

12. Ist der Bundesregierung bekannt, daß sowohl die Außerfernbahn als auch die Bahnlinie von Buchloe nach Füssen erheblich aufgewertet werden könnten, wenn die beiden Strecken durch einen „Lückenschluß" miteinander verknüpft und der dafür erforderliche Tunnel gemeinsam mit dem ohnehin bereits kurz vor dem Baubeginn stehenden Straßentunnel (von der deutschen A 7 zur österreichischen B 314) gebaut würde?

Die trassierungstechnische Möglichkeit, einen Tunnel im Zuge einer potentiellen Bahnlinie Füssen – Reutte an den in diesem Jahr in Bau gehenden Straßentunnel im Zuge der A 7 anzulehnen, ist fraglich. Da beide Tunnel in jedem Fall räumlich getrennt aufgefahren werden müssen, wären mit einer denkbaren Parallellage keine nennenswerten technischen oder wirtschaftlichen Vorteile zu erwarten.

Aus Sicht der Bundesregierung käme einer solchen Verbindung ausschließlich regionale Bedeutung zu. Für die überregionalen Verkehre aus den Räumen Bodensee, Ulm und Augsburg bestehen schon jetzt kürzere Anbindungen an die Strecke Innsbruck – Bregenz.

Die Verlängerung der Bahnlinie über Füssen hinaus bzw. der Bau einer Neubaustrecke zur Außerfernbahn sind nicht Bestandteil des Bedarfsplanes zum Ausbau der Bundesschienenwege.

13. Sind der Bundesregierung Beispiele anderer „Lückenschlüsse" oder Streckenmodernisierungen im Schienennetz bekannt, wodurch grenzüberschreitend insbesondere der Nah- und Regionalverkehr bzw. touristische Verkehre gefördert werden sollen, z. B. zwischen Deutschland und Frankreich?

Nein, es bestehen keine konkreten Planungen. Beispiele von Übergängen zwischen Deutschland und Frankreich mit ausschließlich regionaler Bedeutung zeigen, daß der Schienenpersonenverkehr nicht ausreichend angenommen wird und nicht wirtschaftlich betrieben werden kann.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333